

**UPAYA PT. KAI (Persero) DALAM MENGURANGI ANGKA KECELAKAAN  
DI DAOP VIII SURABAYA**

**SKRIPSI**

**Diajukan untuk memenuhi sebagai persyaratan memperoleh gelar sarjana pada  
Fisip UPN "Veteran" Jawa Timur**



**Oleh :**

**RAHMAT HIDAYAT**  
**0441010163**

**YAYASAN KESEJAHTERAAN PENDIDIKAN DAN PERUMAHAN  
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL "VETERAN" JAWA TIMUR  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA  
SURABAYA  
2010**

## **KATA PENGANTAR**

Alhamdulillahirabbil'aalamiin, segala puji bagi Allah SWT, Sang Pemberi nafas hidup pada seluruh makhluk. Hanya kepadaNya-lah syukur dipanjatkan atas selesainya skripsi ini. Sejujurnya penulis akui bahwa pendapat sulit ada benarnya, tetapi faktor kesulitan itu lebih banyak datang dari diri karena itu, kebanggaan penulis bukanlah pada selesainya skripsi ini, melainkan kemenangan atas berhasilnya menundukkan diri sendiri. Semua kemenangan dicapai tidak lepas dari bantuan berbagai pihak selama proses penyelesaian skripsi ini, penulis “wajib” mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Dra. Diana Hertati selaku dosen pembimbing Utama yang selalu memberikan arahan dan tak bosan-bosan dalam membimbing penulis serta Drs. Ananta Prathama selaku Dosen Pembimbing Pendamping yang selalu memberikan masukan dan bersedia untuk direpotkan. Penulis juga ingin mengucapkan terimakasih kepada:

- 1 Dra.Ec.HJ. Suparwati, M.Si selaku Dekan FISIP UPN “VETERAN” Jawa Timur
- 2 DR. Lukman Arif, M.Si selaku Ketua Program studi Ilmu Administrasi Negara
- 3 Dra. Diana Hertati, MSi, selaku sekretaris Program studi Ilmu Administrasi Negara
- 4 Pejabat di PT. KAI (Persero) Daop VIII Surabaya yaitu Bapak Winarto selaku kepala HUMASDA
- 5 Bapak Herry C.W. selaku koordinator Humasda yang membantu memberikan data
- 6 Bapak Dwi Utomo selaku manajer jalan, rel dan jembatan yang membantu memberikan data yang diperlukan
- 7 Bapak Agung Wibisono selaku Asisiten Manajer Sintelis yang sangat membantu dalam pengambilan data

- 8 Bapak Heri selaku manajer SDM yang memudahkan untuk pengambilan data
- 9 Seluruh dosen Ilmu Administrasi Negara yang tidak mungkin penulis sebutkan satu per satu terima kasih atas bimbingan dan didikannya selama ini

Sungguh penulis menyadari bahwa skripsi ini belum sempurna dan penuh keterbatasan. Dengan harapan bahwa skripsi ini *Insyah Allah* akan berguna bagi rekan-rekan di jurusan Ilmu Administrasi Negara, maka saran serta kritik yang membangun sangatlah dibutuhkan untuk memperbaiki kekurangan yang ada.

Surabaya, Nonember 2010

Penulis

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN UJIAN SKRISI .....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN SKRIPSI .....	iii
ABSTRAK .....	iv
KATA PENGANTAR .....	v
DAFTAR ISI .....	vii
DAFTAR TABEL .....	x
DAFTAR GAMBAR .....	xi
BAB I PENDAHULUAN .....	1
1.1 Latar Belakang Masalah .....	1
1.2 Perumusan Masalah .....	9
1.3 Tujuan Penelitian .....	9
1.4 Kegunaan Penelitian .....	9
BAB II KAJIAN PUSTAKA .....	11
2.1 Penelitian terdahulu .....	11
2.2 Landasan Teori .....	15
2.2.1 Pendidikan dan Latihan .....	15
2.2.1.1 Pengertian Pendidikan dan Latihan .....	15
2.2.1.2 jenis-jenis diklat .....	16
2.2.1.3 Manfaat Pendidikan dan Latihan .....	18
2.2.2 Motivasi .....	19

2.2.2.1 Pengertian Motivasi .....	19
2.2.2.2 Metode, Model dan Proses Motivasi .....	19
2.2.2.3 Aspek, Bentuk dan Pola Motivasi .....	21
2.2.2.4 Kendala dan Faktor Pendukung Motivasi .....	22
2.2.2.5 Keinginan Khusus .....	23
2.2.3 Sosialisasi .....	23
2.2.3.1 Jenis Sosialisasi .....	24
2.2.3.2 Agen Sosialisasi .....	25
2.3 Kerangka Berfikir .....	28
 BAB III METODE PENELITIAN .....	 30
3.1 Jenis Penelitian .....	30
3.2 Fokus Penelitian .....	31
3.3 Lokasi Penelitian .....	36
3.4 Sumber Data .....	37
3.5 Pengumpulan Data .....	38
3.6 Analisa data .....	40
3.7 Keabsahan Data .....	42
 BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....	 46
4.1 Gambaran Umum Perusahaan .....	46
4.1.1 Sejarah Berdirinya PT. KAI (Persero) .....	46
4.1.2 Lokasi dan Luas Wilayah PT. KAI (Persero) DAOP VIII Surabaya .....	50
4.1.3 Fungsi Stasiun Besar Surabaya Gubeng .....	50
4.1.4 Visi dan Misi PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Besar Surabaya Gubeng .....	50

4.1.5	Lingkpu Operasional Stasiun Besar Surabaya Gubeng .....	51
4.1.6	Kepegawaian .....	51
4.1.7	Struktur dan Uraian Tugas Organisasi.....	54
4.2	Hasil Penelitian .....	63
4.2.1	Upaya PT. KAI (Persero) Mengurangi Angka Kecelakaan di DAOP VIII Surabaya .....	63
4.2.1.1	Sarana dan Prasarana Pintu Perlintasan .....	66
4.2.1.2	Sosialisasi .....	86
4.3	Pembahasan .....	88
4.3.1	Sarana dan Prasarana .....	88
4.3.2	Sosialiasi .....	94
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....		95
5.1	Kesimpulan .....	95
5.2	Saran .....	96
DAFTAR PUSTAKA		

## Daftar Tabel

Tabel 1. Data Korban Kecelakaan Kereta Api di Pintu Perlindungan Daop VIII Surabaya Tahun 2005-2007 .....	4
Tabel 2. Data Korban Kecelakaan Kereta Api di Pintu Perlindungan Daop VIII Surabaya Tahun 2008-2010 .....	5
Tabel 2. Jumlah Kecelakaan dalam Km .....	6
Tabel 3. Karakteristik Pegawai Berdasarkan Pangkat dan Golongan .....	51
Tabel 4. Karakteristik pegawai berdasarkan pendidikan .....	52
Tabel 5. Karakteristik Pegawai Pintu Perlindungan Berdasarkan Pangkat dan Golongan .....	53
Tabel 6. Karakteristik Pegawai Pintu Perlindungan Berdasarkan Pendidikan .....	53
Tabel 7. Data Korban Kecelakaan Kereta Api di Pintu Perlindungan Daop VIII Surabaya Tahun 2005-2010 .....	64
Tabel 8. Jumlah Perlindungan dari Surabaya Gubeng Sampai Sidoarjo .....	65

## Daftar Gambar

Gambar 1. Kerangka Berfikir .....	30
Gambar 2. Analisis Interaktif Menurut Miles dan Huberman .....	42
Gambar 3. Struktural Organisasi .....	55



## **ABSTRAKSI**

### **RAHMAT HIDAYAT. UPAYA PT. KAI (Persero) DALAM MENGURANGI ANGKA KECELAKAAN DI DAOP VIII SURABAYA**

Penelitian ini didasarkan pada fenomena sering terjadi kecelakaan di pintu perlintasan. Kecelakaan ini menyebabkan hingga tewasnya pengendara motor atau mobil. Kejadian ini sering terjadi, namun sempat menurun, akan tetapi naik lagi sehingga harus ada perhatian yang lebih dari instansi terkait.

Penelitian ini mempunyai fokus yaitu sarana dan prasarana serta sosialisasi. Dalam hal ini, Upaya PT. KAI (Persero) dalam mengurangi kecelakaan di Daop VIII Surabaya yang memfokuskan di pintu perlintasan yaitu sarana dan prasarana. Sarana dan prasarana sangat penting sekali seperti, palang pintu kereta api yang berguna untuk mengamankan perjalanan kereta api. Selama ini persepsi yang berkembang di masyarakat salah. Mereka menganggap pintu perlintasan sebagai alat untuk pengamanan bagi pengendara yang melintas, akan tetapi karena kurangnya kesadaran masyarakat maka sering kita jumpai ada yang menerobos pintu perlintasan. Di samping itu upaya yang dilakukan PT. KAI (Persero) Daop VIII Surabaya adalah sosialisasi yaitu pertama mereka mengadakan sosialisasi terhadap pegawai di Daop VIII Surabaya. Sosialisasi ini dilakukan untuk meningkatkan kinerja pegawai juga mengurangi masyarakat yang sering menerobos dengan cara memberikan pengarahan kepada masyarakat. Yang kedua, PT. KAI (Persero) Daop VIII Surabaya juga memberikan pengeras suara di setiap pintu perlintasan meskipun tidak semua pintu ada pengeras suara. Mereka menganggap dengan pintu saja tidak cukup sehingga pengeras suara dapat membantu pengendara untuk lebih berhati-hati.

Metode yang digunakan adalah analisis interaktif. Data diperoleh di lapangan tidak dibuktikan dengan angka-angka tetapi berisikan uraian-uraian sehingga menggambarkan hasil yang sesuai dengan data yang sudah dianalisa kemudian diinterpretasikan. Masalah yang dihadapi diuraikan berpatokan pada teori-teori dan temuan-temuan yang diperoleh pada saat penelitian tersebut, kemudian dicarikan kesimpulan dan pemecahannya.

Dari data yang dianalisis menyimpulkan bahwa kecelakaan yang sering terjadi di pintu perlintasan terjadi bukan karena kelalaian petugas ataupun sarana dan prasarana yang rusak akan tetapi kurangnya kesadaran dari masyarakat. Untuk itu diperlukan sosialisasi yang berkelanjutan yang berkoordinasi dengan pemerintah setempat, dinas perhubungan serta instansi yang terkait.

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Pembangunan nasional yang sedang dilaksanakan oleh bangsa Indonesia selama ini tidak lepas dari peran sektor transportasi yang sangat mendukung terlaksananya pembangunan nasional. Tanpa adanya transportasi yang memadai maka tujuan pembangunan nasional untuk mencapai masyarakat adil, makmur merata baik materiil maupun spiritual tidak akan tercapai. Selain itu sektor transportasi khususnya transportasi darat merupakan salah satu cara yang banyak digunakan untuk dimanfaatkan oleh masyarakat dalam melaksanakan aktivitasnya yang tentu aktivitas tersebut sangat mendukung pelaksanaan pembangunan nasional.

Salah satu ciri masyarakat Negara berkembang mobilitas sosial yang makin tinggi. Sarana transportasi yang ada di masyarakat antara lain kereta api, angkutan transportasi dalam kota serta yang lainnya dimaksudkan untuk mendukung meningkatkan mobilitas tersebut.

Era globalisasi saat ini telah mempertinggi arus kompetisi di segala bidang, termasuk bidang usaha jasa seperti jasa pelayanan transportasi. Untuk dapat mempertahankan eksistensinya, setiap organisasi dan semua elemen-elemen yang berada dalam organisasi tersebut harus berupaya meningkatkan mutu pelayanan secara berkesinambungan. Jika hal ini tidak dilaksanakan oleh suatu organisasi maka organisasi tersebut akan tertinggal oleh organisasi yang lain.

Untuk menarik pengguna jasa ini memang dapat dilihat dari minimnya angka kecelakaan yang terjadi, dimana kecelakaan yang terjadi mengindikasikan bahwa adanya sesuatu yang tidak berjalan sebagaimana mestinya dan hal itu harus diselidiki apakah dari pihak internal atau hal yang disebabkan oleh pihak eksternal. Mengingat kereta api merupakan sarana transportasi yang menjadi moda andalan masyarakat saat ini dan juga merupakan sarana transportasi yang lebih murah dari yang lain, hal ini bukan berarti dengan tarif pelayanan yang murah keselamatan akan terabaikan. (<http://ardianto.blogsome.com/2008/01/07/kereta-api-kendaraan-ramah-lingkungan/>)

Banyaknya pengguna jasa transportasi ini juga berpengaruh terhadap kelangsungan organisasi. Saat ini banyak sarana transportasi yang berkompetisi untuk mendapatkan pengguna jasa ini. Sarana transportasi yang ada yaitu transportasi darat, laut dan udara. Hingga saat ini kereta api masih menjadi salah satu moda andalan rakyat.(suara karya )

Kereta api adalah sarana perkertaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api. (UU No. 23 tahun 2007)

Perkeretaapian diselenggarakan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara masal dengan selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, tertib, teratur dan efisien. Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma,

kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api. Menurut PP No. 56 tahun 2009 Kereta adalah sarana perkeretaapian yang ditarik lokomotif atau mempunyai penggerak sendiri yang digunakan untuk mengangkut orang. Lokomotif adalah sarana perkeretaapian yang memiliki penggerak sendiri (menggunakan motor diesel atau listrik) yang bergerak dan digunakan untuk menarik dan/ atau mendorong kereta, gerbong, dan/ atau peralatan khusus.

Akhir-akhir ini kita sering mendengar tentang kecelakaan kereta di pintu perlintasan sebidang. Kecelakaan yang bisa menyebabkan banyak merenggut korban jiwa. Menurut Peraturan Dirjen Perhubungan Darat perlintasan sebidang adalah perpotongan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan. Perlintasan sebidang harus disertai dengan tanda atau marka, rambu-rambu serta lampu lalu lintas.

Perlintasan sebidang akan mempunyai potensi kecelakaan yang besar mengingat langsung berpotongan dengan jalan, apalagi jalan yang banyak pengendara. Akan tetapi Pengendara wajib mendahulukan kereta api.

Kecelakaan yang terjadi disebabkan banyak faktor salah satunya adanya sistem sarana yang rusak sehingga tidak mengetahui ada kereta api yang mau melintas, namun selang beberapa menit kemudian terlihat kereta api melintas, petugas pun telat untuk menutup pintu perlintasan, sialnya lagi ketika palang pintu perlintasan akan ditutup ada angkot Lyn O yang sudah masuk dan mendekati perlintasan. (duta masyarakat.com)

Kejadian tersebut seharusnya bisa dihindari jika alatnya tidak rusak. Maka perlu adanya suatu pemeliharaan ataupun pengadaan alat yang baru untuk mengganti alat yang sudah lama. Selain dari faktor sarana kecelakaan juga disebabkan karena banyak pintu yang tidak terjaga dan pintu perlintasan liar. Di pintu tak terjaga inilah yang sering terjadi kecelakaan. Disamping itu juga bisa disebabkan oleh kelalaian dari penjaga pintu perlintasan.(suarasurabaya.net). Untuk pintu perlintasan tidak terjaga, memang banyak disebabkan karena jumlah pegawai yang tidak sebanding dengan jumlah pintu perlintasan.

Tabel 1. Data korban kecelakaan kereta api di pintu perlintasan

Daop VIII Surabaya tahun 2005-2007

No	Tahun	Jumlah kecelakaan	Korban luka-luka	Luka parah	Korban meninggal
1	2005	18	15	3	-
2	2006	15	3	12	-
3	2007	6	1	5	-
	Jumlah	39	19	20	

Sumber: PL/PLH PT. KAI (Persero) daop VIII Surabaya, 2010

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa di tahun 2005 korban kecelakaan berjumlah 18 kasus, di tahun 2006 berkurang menjadi 15 kasus, di tahun 2007 berkurang menjadi 6 kasus.

Tabel 2. Data korban kecelakaan kereta api di pintu perlintasan

Daop VIII Surabaya tahun 2005-2007

No	Tahun	Jumlah kecelakaan	Korban luka-luka	Luka parah	Korban meninggal
1	2008	4	2	2	-
2	2009	17	6	11	-
3	2010	47	9	38	-
		68	17	51	-

Sumber : Pl/Plh PT. KAI (Persero) Daop VIII Surabaya, 2010

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa di tahun 2008 korban kecelakaan berjumlah 4 kasus, di tahun 2009 bertambah menjadi 17 kasus, di tahun 2010 bertambah 47 menjadi kasus.

Faktor yang menjadi penyebab banyaknya jumlah kecelakaan juga disebabkan karena banyaknya jumlah perlintasan yang tidak terjaga. Tercatat di Daop VIII Surabaya jumlah pintu perlintasan resmi yang dijaga pihak PT KAI (Persero) Daop VIII Surabaya berjumlah 144 pintu, yang dijaga pihak ke tiga berjumlah 35 pintu, yang tidak terjaga berjumlah 477 pintu sedangkan pintu perlintasan liar berjumlah 26 pintu. (pl/plh PT KAI Daop VIII Surabaya)

Wilayah Daop VIII sangat luas di jalur selatan meliputi Surabaya Gubeng sampai Blitar dan di jalur tengah Surabaya sampai Mojokerto sedangkan di jalur utara meliputi Surabaya Gubeng sampai Kapas, Lamongan. Dari kedua jalur tersebut yang paling banyak terjadi kecelakaan yaitu di jalur selatan yang melintas Surabaya Gubeng sampai Sidoarjo. (PL/PLH PT. KAI (Persero) Daop VIII Surabaya).

Wilayah Surabaya Gubeng sampai Sidoarjo merupakan wilayah yang banyak sekali persimpangan dengan jalur kereta api dan juga banyak terjadi kecelakaan di bandingkan dengan jalur yag lain.

Sementara itu kecelakaan seringkali terjadi baik di perlintasan yang dijaga maupun perlintasan yang tidak dijaga, apalagi perlintasan yang arus lalu lintasnya sangat padat yaitu antara Surabaya Gubeng sampai Sidoarjo.

Tabel 2. Jumlah kecelakaan dalam Km

No	KM	Jumlah kecelakaan di pintu terjaga	Jumlah kecelakaan di pintu tidak terjaga	Jumlah kecelakaan di pintu perlintasan liar
1	0-35	20	33	-
2	36-70	2	7	-
3	71-105	7	5	-
4	106-140	7	4	-
5	141-175	9	3	-
6	176-210	3	7	-
7	211-245	-	-	-
8	246-299	-	-	-

Sumber: PL/PLH PT. KAI (Persero) Daop VIII Surabaya,2010

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa kejadian paling banyak terjadi di Km 0-35 yang berjumlah 53 kasus dibandingkan dengan yang lainnyahal ini karena di km tersebut yang melintasi Surabaya Gubeng sampai Sidoarjo sangat padat.

Dari sekian banyak kecelakaan yang paling banyak terjadi di pintu yang dijaga karena arus lalu lintas di daerah tersebut sangat padat serta

kelalaian dari petugas sehingga banyak yang menerobos. (duta masyarakat .com)

Untuk kedepannya harus ada tindak lanjut mengenai pintu perlintasan yang tidak terjaga yaitu penambahan penjaga pintu perlintasan. Sejauh ini perlintasan yang tidak ada penjaga dibiarkan saja dan tidak ada tindak lanjut dari instansi terkait untuk menambah penjaga di tempat tersebut. Masyarakat juga diam saja tidak ada yang memberikan kritikan mengenai hal tersebut. Dan ketika terjadi kecelakaan banyak yang menyalahkan instansi terkait. Padahal jika masyarakat lebih kritis seharusnya hal itu bisa dikurangi.

Banyak jumlah pintu perlintasan yang tidak di jaga sehingga sangat berbahaya bagi pengguna jalan karena tidak ada yang memberitahu jika ada kereta yang mau lewat. Mengenai hal ini sudah diatur dalam UU No. 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian. Tetapi masalahnya adalah jumlah pegawai yang ada tidak mungkin untuk menjaga semua pintu karena jumlah pintu perlintasan yang banyak.

Dengan semakin banyaknya kecelakaan yang terjadi seharusnya pihak PT. KAI (persero) Daop VIII Surabaya mulai dari sekarang bertindak atau melakukan perbaikan agar kecelakaan yang terjadi tidak semakin bertambah. Apalagi masyarakat banyak yang menggunakan jasa kereta api seharusnya melecut semangat pegawai perkeretaapian untuk lebih meningkatkan pelayanan agar masyarakat tidak meninggalkan kereta api karena kereta api merupakan sarana yang merakyat. Kereta api juga bisa menjadi solusi mengurangi kemacetan di kota besar di masa yang akan datang. Dengan



semakin pentingnya kereta api saat ini maka setiap elemen di dalam organisasi itu harus melakukan suatu perubahan. Bukan hanya dari sarana dan prasarana tetapi juga sumber daya manusia dengan cara sertifikasi pegawai yang dilakukan dengan diklat dan lainnya.

PT.KAI (persero) Daop VIII Surabaya telah melakukan berbagai upaya agar kecelakaan tidak banyak terjadi. Seperti sosialisasi dan juga penyuluhan di berbagai daerah sudah sering dilakukan dan juga memasang tanda peringatan di beberapa tempat yang dianggap perlu untuk diberi tanda. Melalui media cetak dan juga media elektronik sudah dilakukan untuk meningkatkan kesadaran masyarakat dan untuk mengurangi kecelakaan.

Untuk mendukung pelaksanaan yang sangat berat tersebut pemerintah sudah mengeluarkan PP No. 56 tahun 2009 tentang penyelenggaraan perkeretaapian. Dimana semua elemen dari perkeretaapian diatur untuk meningkatkan pelayanan. Dengan adanya peraturan pemerintah tersebut diharapkan adanya suatu perbaikan yang signifikan dan juga diharapkan dapat mengurangi tingkat kecelakaan kereta api.

Untuk mencapai tujuan tersebut bukan hanya dari PT. KAI (persero) Daop VIII Surabaya saja tetapi seharusnya dukungan dari pemerintah yang lebih siap dan juga kesadaran dari masyarakat yang sangat tinggi sehingga apa yang menjadi tujuan bersama dapat tercapai.

Dengan adanya latar belakang tersebut maka penulis tertarik memilih obyek pada PT. KAI (persero) Daop VIII Surabaya merupakan salah satu fungsi BUMN di Indonesia yang melakukan pelayanan jasa transportasi

melintas antar daerah sehingga penulis mengambil judul  
**“UPAYA PT KAI (Persero) DALAM MENGURANGI ANGKA  
 KECELAKAAN di DAOP VIII SURABAYA”**

## **1.2 Perumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah di atas maka jelas apa yang ingin diharapkan dalam penelitian ini adalah ingin mengkaji upaya-upaya yang dilakukan oleh PT. KAI (persero) Daop VIII Surabaya untuk mengurangi kecelakaan yang terjadi di wilayahnya.

Sehubungan dengan hal tersebut maka perumusan masalah yang diajukan dalam penelitian ini adalah “Bagaimana upaya PT. KAI (persero) Daop VIII Surabaya dalam mengurangi kecelakaan?

## **1.3 Tujuan penelitian**

untuk mengkaji dan mendeskripsikan upaya PT. KAI (persero) Daop VIII Surabaya dalam mengurangi kecelakaan yang terjadi di pintu perlintasan.

## **1.4 Kegunaan Penelitian**

Kegunaan penyusunan laporan penelitian ini antara lain:

### **1. Bagi peneliti**

Untuk membandingkan dan mengembangkan teori yang telah di dapat dari bangku kuliah dengan kenyataan yang ada di lapangan.

2. Bagi PT. KAI (persero) Daop VIII Surabaya

Sebagai bahan masukan dan saran bagi lembaga/instansi yang menjadi obyek penelitian dalam hal mengurangi kecelakaan dan meningkatkan pelayanan PT. KAI (persero) Daop VIII Surabaya.

3. Bagi almamater

Untuk menambah perbendaharaan dan referensi perpustakaan di Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur yang selanjutnya dapat bermanfaat bagi mahasiswa dan semua pihak yang mengkaji tentang PT. KAI (persero) Daop VIII Surabaya.